Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 68 (1942)
Heft: 1

Artikel: La spécialisation de l'architecte en France
Autor: Muller-Rosselet, Marcel-D.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-51790

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 08.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

La spécialisation de l'architecte en France.

Le XVIIIe siècle nous a fait connaître des architectes de talent tels que J.-F. Blondel, qui étaient à la fois des ingénieurs réputés. Il en est également ainsi de Viana, l'auteur du plan de la ville de Carouge. Le fait est courant au moment de la Renaissance, et un Léonard de Vinci sut être simultanément ingénieur et architecte, tout en brillant dans d'autres domaines encore. Vauban, ingénieur militaire génial, a fait œuvre d'architecte et a montré qu'il savait le faire avec une maîtrise indiscutable.

L'antiquité ne faisait aucune distinction entre ces deux professions et un Dinocrate qui trace le plan d'Alexandrie ou un Socrate de Cnide qui construit le célèbre phare sur l'île de Pharos, sont aussi bien ingénieur qu'architecte. Isidore de Milet et Arthémius de Tralles, qui édifient la coupole de Sainte-Sophie de Constantinople, sont désignés sous le nom de μεγανικος.

C'est en fait au XVIIe siècle que la distinction commence à se dessiner. En 1642, Louis XIV crée l'Ecole des Ponts et Chaussées, qui va former des ingénieurs pour le corps qui s'occupe des ouvrages d'art. Ici, il ne s'agit que des ingénieurs seuls et sous le règne suivant s'ouvrira, sous la direction de Blondel, l'Académie royale d'architecture, où seront formés les architectes à la lumière du canon classique.

Dans le domaine de l'ingénieur se dessinera très rapidement une nécessité de spécialisation, son domaine ne faisant que s'étendre. Elle sera sanctionnée par l'ouverture d'écoles spéciales comme l'Ecole des Mines, l'Ecole centrale des Arts et Manufactures, puis d'autres qui suivront.

Il semblait à première vue que l'architecte ne connaîtrait pas la spécialisation et pourrait dominer tous les domaines de son ressort. En France, on a jugé qu'il était deux domaines très précis où la spécialisation était tout au contraire très désirable, et c'est ainsi qu'apparurent tout d'abord l'*architecte des monuments historiques*, puis plus tard l'*architecte-urbaniste*. Ajoutons que la France n'est pas seule à avoir suivi cette voie.

La création du premier grade fut reconnue indispensable dès la seconde moitié du dernier siècle. Le XIXe siècle avait été celui de grandes restaurations de monuments historiques considérables. Notre-Dame de Paris, puis le château de Pierrefonds avaient été confiés à Viollet-le-Duc, architecte célèbre pour sa grande érudition et ses écrits. Or, ces travaux, exécutés à la lumière d'une certaine théorie architecturale, furent de véritables catastrophes. Une intervention à la cathédrale de Bourges, dans le même esprit, provoqua les protestations des archéologues, artistes et historiens. Cela fit dire à Paul Léon : « L'architecte conserve le monument comme le loup la bergerie ! » En effet, on comprit que des théories architecturales, quelles qu'elles fussent, n'étaient nullement applicables au domaine de la restauration des monuments, chose infiniment délicate, domaine très particulier où l'on ne peut toujours agir en architecte et où l'élément historique joue un rôle à ne pas négliger.

Tout en reconnaissant que cette activité de restaurateur ne pouvait être disputée à l'architecte, on n'en tira pas moins les conclusions comme quoi l'architecte auquel on confiait un monument faisant partie du patrimoine national devait être spécialisé dans le domaine de la restauration des monuments et connaître notamment les doctrines existant sur cette matière, chose ignorée de la grande majorité. On reconnut dès lors la nécessité d'enseigner ces matières indispensables. Des chaires furent créées à l'Ecole des Beaux-Arts et au Musée des Moulages du Trocadéro, préparant les architectes candidats au grade créé d'architecte des monuments historiques à l'examen-concours. Cet enseignement permit la formation de spécialistes, dont le concours put être requis pour les travaux de restauration. Grâce à ce personnel hautement qualifié, les services qui, en France, s'occupent de la conservation des monuments historiques, purent éviter de nombreuses erreurs irréparables, comme il s'en commet encore si souvent ailleurs. Une doctrine s'est constituée en France et dans les quelques pays qui vouent une étude sérieuse à leurs monuments, doctrine qui reçut sa consécration lors de la Conférence archéologique d'Athènes de 1932.

Le second domaine dans lequel apparut une spécialisation est l'urbanisme. Tout au début, il ne s'agissait que d'un urbanisme esthétique, tel que l'avait légué le XVIIe siècle français, qui avait été particulièrement brillant dans ce domaine. Le XIXe siècle est celui de l'industrialisation ; autour des villes des régions industrielles poussent des banlieues grouillantes d'une population laborieuse qui cherche son gagne-pain à l'usine voisine. La misère, la pauvreté, la saleté, l'absence d'hygiène, caractérisent ces quartiers et pour des sociologues et des architectes qui s'arrêtent devant ces faits, un nouveau problème s'annonce et demande une solution. Ce problème est celui d'un *urbanisme* vaste, embrassant en réalité tout ce qui touche de loin ou de près à la vie de la cité, à la cohabitation d'un certain nombre d'êtres humains sur un espace restreint.

Les architectes Unwin en Angleterre, Stübben en Allemagne, se font les théoriciens de la ville nouvelle. La France passe à l'action et pendant le pro-consulat du maréchal Lyautey au Maroc, l'architecte Henri Prost met en pratique ces théories et aménage d'une façon exemplaire Casablanca, Rabat, Rabat-Salé. Tony Garnier établit une vaste étude pour la construction d'une ville industrielle de 30 000 habitants selon les données les plus récentes. Un autre architecte, Jacques Gréber, s'adonne à l'étude des problèmes d'urbanisme et est appelé par la ville de Philadelphie à opérer la révision de son tracé.

Sans doute y a-t-il, au lendemain de la guerre de 1914-18, au moment où se pose le problème de la reconstruction, quelques architectes familiarisés avec les questions d'urbanisme, mais d'une façon générale on manque d'un personnel spécialisé, pour que la Charte de l'urbanisme puisse trouver une application efficace entre des mains expertes. On fait dans les régions dévastées des expériences navrantes, et elles semblent plutôt servir de champ d'expérience.

Reconnaissant l'utilité de former des spécialistes dans ce domaine de l'urbanisme, un décret du Président de la République donne naissance, en 1924, à l'Institut d'urbanisme de l'Université de Paris. Cet enseignement se donne pour but d'enseigner : l'évolution des villes, l'organisation sociale, l'organisation administrative, l'organisation des services publics, l'art urbain, l'art de l'ingénieur municipal, la composition analytique, la composition d'ensembles, etc., etc. Le corps professoral est constitué d'architectes-urbanistes connus, comme Henri Prost et Jacques Gréber, d'éminents professeurs de la Sorbonne comme Gaston Jèze, Joseph Barthélemy, W. Oualid, de l'historien Marcel Poëte, du sociologue Edouard Fuster, professeur au Collège de France, etc. La direction en est confiée à M. A. Bruggeman de Byleveld.

Nombreux sont les étudiants de l'Ecole des Beaux-Arts qui viennent s'inscrire à la Sorbonne à ce nouvel institut, terminant ainsi leurs études comme architectes-urbanistes. Nombreux sont aujourd'hui les diplômés qui se sont signalés par leurs travaux, tels Royer, Joyant, Gaston Bardet, Lavedan, André Véra, etc. La reconstruction des villes de France meur-

tries, leur pose dès à présent un vaste sujet d'étude.

Ces domaines, l'urbanisme et la conservation des monuments historiques, sont essentiellement du ressort de l'architecte, nul n'oserait le contester ; aussi est-ce pour l'armer de manière à lui permettre d'en garder la maîtrise, que la spécialisation a pris en France un aspect défini. La création d'un enseignement de grande école dans ces domaines assure un recrutement sur une base plus large de spécialistes dans des domaines où, comme l'expérience l'a montré, ils sont indispensables.

Un enseignement de ces spécialités est-il possible en Suisse ? Peut-on envisager d'enseigner l'urbanisme pendant un semestre ou deux à des architectes fraîchement diplômés dans l'une ou l'autre de nos hautes écoles techniques ? L'une de nos universités peut-elle organiser des cours sur la conservation et la restauration des monuments historiques ? Voilà des questions que l'on peut se poser, mais pour lesquelles nous ne sommes guère qualifié pour répondre. Nous avons voulu jeter un regard sur ce qui s'est fait en France, estimant que cela pouvait être intéressant pour notre documentation, le but de cette étude ne va pas au delà de ce désir.

MARCEL-D. MULLER-ROSSELET.
Architecte S. I. A.

BIBLIOGRAPHIE

« S. O. S. - Transhelvétique », par *Alfred DuBois*, ingénieur.

Cette brochure a été écrite et illustrée à l'intention de la jeunesse et de ceux qui désirent avoir des données générales et élémentaires sur les problèmes intéressant la création des voies fluviales suisses ; elle n'a aucune prétention d'ordre technique ou économique et a été conçue de façon à présenter la question d'une manière claire et concise, particulièrement facile à saisir, même pour les moins avertis.

L'auteur s'est efforcé de mettre le lecteur directement et franchement en face des réalités, sans s'attarder à de longues dissertations sur les sujets d'intérêt secondaire. Ses raisonnements, courts et précis, sont basés, avant tout, sur la réalité et le bon sens ; de nombreuses cartes, des dessins très suggestifs dont un certain nombre en hors-texte et en couleurs, illustrent éloquemment les textes.

Dans la première partie est décrite la situation où risque de se trouver, dans l'après-guerre, la Suisse, dépendante des pays voisins pour ses communications avec la mer, et la nécessité, pour elle, de s'assurer d'autres sorties fluviales que celle du Rhin. L'auteur explique l'importance géographique, économique, politique du canal transhelvétique, la nécessité de réaliser l'équilibre économique entre la Suisse romande et la Suisse alémanique, la collaboration des chemins de fer et des canaux, puis relève l'opposition des points de vue suisse et français au sujet de l'aménagement du Rhône jusqu'au Léman ; il fait ensuite une rapide description du programme à réaliser, d'abord sur le Rhône, puis sur l'ensemble du parcours, du Léman au Rhin, en montrant l'importance que joue le canton de Vaud pour la liaison rhodano-rhénane. Enfin, pour bien mettre ses lecteurs au courant de tout ce qui a trait à des problèmes techniques qu'on connaît en général assez peu, l'auteur a eu l'heureuse idée de compléter son exposé par un petit cours extrêmement succinct, sur l'aménagement d'une voie fluviale, la correction d'une rivière, la construction d'un canal et des ports fluviaux, le rôle des usines hydro-électriques avec leurs barrages et canaux de dérivation, et enfin le fonctionnement des écluses et élévateurs à bateaux. Après quelques considérations sur la batellerie fluviale et des graphiques illustrant le côté économique de l'entreprise, la brochure se termine par un rapprochement amusant entre mariniers et montagnards qui fait un peu oublier la sombre image de la crise d'après-guerre à laquelle le canal devra apporter un remède.

Der Holzbau, par *W. Stoy*, 2e édition. — Springer, Berlin 1941.

Petit volume de près de 150 pages conçu et présenté de façon à rendre les plus grands services à tous ceux qui, aujourd'hui, du fait des circonstances, sont appelés à utiliser davantage que précédemment le bois dans la construction.

Après avoir rappelé quelles sont les caractéristiques de résistance du bois, soit les *sollicitations admissibles* (compression, traction, flexion, cisaillement, flambage) pour les différentes essences, les différents cas de charge, les différents degrés d'humidité et donné à ce sujet plusieurs graphiques fort intéressants, l'auteur aborde l'importante question des *assemblages*. Il énumère et décrit en détail toutes les pièces métalliques ou en bois dur utilisées dans les joints, précise la manière dont il convient de s'en servir et rappelle quels sont les types fondamentaux et rationnels d'assemblages.

Mais ce sont certainement les pages consacrées aux *poutres et charpentes* de tout genre (poutres chevillées, armées, à treilli, pleines, etc.) de portées variables, allant de la simple charpente de bâtiments ordinaires aux fermes de hangars d'aviation de plus de 60 m de portée, qui sont les plus intéressantes du volume. On y trouvera non pas l'étude détaillée des problèmes de statique posés par de telles constructions (l'ouvrage dans son ensemble fait presque entièrement abstraction des développements mathématiques) mais la description minutieuse d'une quantité d'ouvrages en bois réalisés ces dernières années en Allemagne et à l'étranger. La présentation des dessins d'ensemble et de détails est ici particulièrement soignée et les documents graphiques constituent à eux seuls une riche source de documentation.

Enfin l'auteur consacre quelques pages aux *tours, échafaudages et tribunes* en bois, donnant entre autres les détails de la construction du tremplin de la piste de sauts de Garmisch-Partenkirchen.

Citons encore le chapitre relatif aux *ponts en bois*, aux *cintres*, ponts de montage et estacades et nous aurons achevé l'énumération de la riche matière donnée à ce volume qui est complété par un indice bibliographique où se trouvent cités les principaux ouvrages de langue allemande faisant autorité en la matière. D. BRD.

S. T. S. Schweizer. Technische Stellenvermittlung
Service Technique Suisse de placement
Servizio Tecnico Svizzero di collocamento
Swiss Tecnical Service of employment

ZURICH, Tiefenhöfe 11 - Tél. 35426. - Télégramme: INGENIEUR ZURICH.

Emplois vacants :

Section mécanique :

1053. Jeune *ingénieur mécanicien*. Problèmes d'exploitation. Assistant de l'ingénieur en chef d'une fabrique de produits alimentaires. Age : jusqu'à 30 ans. Suisse centrale.

1055. *Constructeur* diplômé d'un technicum, ayant fait un apprentissage régulier de mécanicien et disposant de plusieurs années de pratique. Construction et calculs d'appareils électriques, petite mécanique. Age : au moins 25 ans. Langues : allemande et éventuellement française. Suisse centrale.

1057. *Technicien mécanicien* diplômé, éventuellement *dessinateur mécanicien*. Atelier, outillage, fabrication en série. Age : de 25 à 30 ans. Suisse centrale.

1059. Jeune *technicien mécanicien* diplômé. Suisse centrale.

1061. *Chimiste diplômé* (universitaire), de langue maternelle allemande. Suisse centrale.

1085. *Technicien mécanicien* diplômé. Constructeur. Moteurs à explosion. Bureau d'ingénieur de Suisse orientale.

1087. Jeune *ingénieur électricien*. Banc d'essais. Zurich.

1095. *Technicien mécanicien* en qualité de constructeur pour grosse mécanique (fonderie, laminoirs, etc.). Age : jusqu'à 45 ans. Nord-ouest de la Suisse.

Sont pourvus les numéros : 567, 625, 795, 893, 899, 931, 933, 959, 961, 985, 1005.

1. *Technicien électricien*. Entretien de machines électriques, transformateurs, appareils de couplage et installations de distribution, banc d'essais. Age : environ 30 ans. Grande fabrique de machines de Suisse orientale.

3. *Chimiste* diplômé d'un technicum suisse. Fabrication de savons. Suisse orientale.

Section du bâtiment et du génie civil :

1468. Jeune *ingénieur*. Calculs statiques pour charpentes métalliques. Ateliers de constructions métalliques de Suisse orientale.